

## ARTÍCULO DE DIVULGACIÓN

**FACTORES QUE AFECTAN EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE POR PARTE DE LAS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS**

**Autora:** Sonia Rocío Ramírez Zamudio – [sony0894@gmail.com](mailto:sony0894@gmail.com)

**PROYECTO CURRICULAR ADMINISTRACIÓN DEPORTIVA  
SEMILLERO GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ADMINISTRACIÓN DEPORTIVA –  
GIAD**

**Directora:** Sorayda Martínez Monroy

**PALABRAS CLAVE**

Uso de la bicicleta, mujer, barreras, motivaciones, universidad.

*“Un ambiente es «bici-amigable», cuando las mujeres no sienten miedo frente a riesgos como el robo, la accidentalidad o el acoso callejero al montar en bicicleta”*

**CONTEXTO**

El nuevo paradigma de la sostenibilidad, el cuidado del medio ambiente, la economía, la sobrepoblación, la necesidad de movilidad, los problemas de salud y el sedentarismo, han llevado a que el mundo se preocupe por brindar soluciones a estos aspectos en las



grandes urbes. Así, la promoción del ciclismo urbano se ha convertido en un elemento para dar respuesta integral a estos retos y por tanto tiene prioridad en la agenda política y social de los gobiernos.

A pesar de esta inquietud, se observa la brecha de género en el acceso a la actividad física, deporte, movilidad y particularmente en el ciclismo urbano, tema que ha sido estudiado por autores como Gatersleben &

Appleton (2007); Heesch, Sahlqvist, & Garrard (2012); Krizek, Johnson, & Tilahun (s. f.) y Lusk, Wen, & Zhou (2014), los cuales evidencian las diferencias de género en la percepción del uso de la bicicleta y que han demostrado que en las ciudades más ciclo-inclusivas (Ejemplo: Ámsterdam y Copenhague), la participación entre hombres y mujeres tiende a igualarse.

Sin embargo, para el caso de Latinoamérica y, a pesar de que el Banco Interamericano de Desarrollo (2015), en su estudio exalta a Bogotá como una de las ciudades más “bici-amigables” de la región (por su infraestructura ciclista, porcentaje de viajes realizados y las políticas de fomento), es preocupante que apenas un 23% del total de recorridos en bicicleta, son realizados por mujeres (indicador del BID para las ciudades ciclo-inclusivas), ocupando Bogotá el sexto lugar en Latinoamérica en términos de participación femenina.

## JUSTIFICACIÓN

Esta investigación cobra importancia porque proporciona al gobierno capitalino y a la Universidad Distrital, elementos para la formulación e implementación de políticas, programas y proyectos para fomentar la bicicleta como medio de transporte teniendo en cuenta el enfoque de género.

Así, en respuesta al indicador del BID (porcentaje de viajes realizados por mujeres en ciudades ciclo-inclusivas), se identifican y evalúan las necesidades de la población femenina, lo cual facilita su inclusión y equidad en derechos, teniendo en cuenta las actuales brechas y prejuicios.

Adicionalmente, el estudio beneficia a las estudiantes universitarias, al presentarles de manera cercana las ventajas del ciclismo urbano, de manera que puedan ser consideradas como parte de su estilo de vida.

Por otra parte, el Administrador Deportivo tendrá herramientas para el seguimiento, diagnóstico y análisis de la información para

desarrollar programas de emprendimiento, propuestas e iniciativas enfocadas a la promoción de la bicicleta.

## **DESCRIPCION DEL TRABAJO REALIZADO**

El presente estudio correlacional, pretendió identificar los factores que afectan el uso de la bicicleta como medio de transporte en las estudiantes de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Para este análisis, en primer término se presenta una revisión histórica del uso de la bicicleta como medio de transporte, que paralelamente con la creación de la bicicleta “segura” en el siglo XIX (primer momento de auge) se gestan las primeras revoluciones de emancipación femenina por los derechos de la mujer, donde, curiosamente, la bicicleta jugó un papel importante al ser considerada como un símbolo de libertad y empoderamiento, permitiéndole dejar la dependencia del hombre para su movilidad, rompiendo así paradigmas frente a las costumbres moralistas de la época.

Se observa además que, a través de la historia, ha existido desigualdad en el acceso de la mujer a espacios deportivos y de ocio, lo que genera que en ellas se presenten mayores niveles de sedentarismo dados los roles sociales que se les han atribuido, lo cual aumenta la aparición de enfermedades crónicas no transmisibles y los índices de mortalidad temprana.

Por tanto, el papel de las Universidades en la promoción equitativa de este medio de transporte, es clave para las ciudades que pretenden ser cada vez más ciclo-inclusivas. Para el caso propio de la Universidad Distrital (por su carácter público, descentralizado, incluyente y diverso), se convierte en un campo de estudio único para la investigación, gracias a las características de la población estudiantil como usuarios potenciales de la bicicleta.

En consecuencia, la presente investigación analizó como aporte a la sociedad: políticas y tendencial actuales, así como, barreras y

motivaciones femeninas frente al uso de la bicicleta, para la generación de programas y políticas que se desarrollen en términos de movilidad, salud pública, enfoque de género, deporte y medio ambiente.

### **Métodos**

Como parte del estudio se revisó el contexto histórico y actual sobre la bicicleta como medio de transporte en las mujeres y el papel de las Universidades en el fomento de esta alternativa. Así mismo, una revisión documental acerca de los factores que afectan el uso de este vehículo, las teorías del consumidor y administrativas relacionadas.

Posteriormente, se utilizó la investigación cuantitativa correlacional así:

Variable dependiente: Uso de la bicicleta

Grupos: a. Estudiantes usuarias de bicicleta b. Estudiantes no usuarias de bicicleta

Variable independiente: Causas de uso y no uso de la bicicleta

Luego, se aplicó la encuesta diseñada a las estudiantes activas en programas de pregrado de la Universidad Distrital, tomando como muestra aleatoria un total de 325 participantes, equivalentes al 3,12% del total la población femenina que para el periodo 2016-3 fue de 10.389 mujeres. Así, las 325 encuestas realizadas permitieron trabajar con un nivel de confianza del 95% y un error de 5,4%. Para el procesamiento de la información se empleó el programa estadístico SPSS.

### **Resultados**

El promedio de edad de la muestra fue de 20,9 años; un 95% residentes de Bogotá especialmente en las localidades periféricas del occidente y un 50,8% perteneció al estrato 2.

Dicha población, dedica, en promedio, 65,5 minutos y \$4.200 pesos en su desplazamiento a la Universidad. El principal medio de transporte es Transmilenio (54%), seguido por el SITP

(19,6%) y la Bicicleta (12,31%). Respecto al uso de la bicicleta en las facultades de la Universidad sobresalen: Artes (21,9%), Ingeniería (14,3%), Ciencias y Educación (12,5%), mientras que las de menos participación son: Tecnológica (9,8%), Sede Calle 34 (7,7%) y Medio Ambiente y Recursos Naturales (3,3%) respecto al total de encuestadas por sede.

De aquellas “bici-usuarias”, un 50% empezaron a serlo entre 1 y 2 años atrás y un 85% pedalean semanalmente por más de 4 días. En promedio dedican 40,6 minutos en su recorrido a la Universidad y un 47,5% de ellas anda más de 10 kilómetros por trayecto.

#### *Barreras*

Del grupo “estudiantes no usuarias”, el 51,9% no posee bicicleta y el 7,7% no sabe manejarla. Sin embargo, fueron evaluados 13 factores más considerados “barreras” que son correlacionados con el interés en usar la bicicleta, evidenciando que a nivel general cobran mayor importancia aspectos subjetivos

como la seguridad ante el crimen, seguridad vial y accidentalidad, siendo estos temores constantes, independientemente del interés que se tenga por usar esta alternativa.

Estas barreras se encuentran por encima de factores estructurales (infraestructura, estacionamientos, duchas y vestidores) y ambientales (clima, topografía, distancia).

Para el grupo “estudiantes usuarias”, disminuye la valoración de variables subjetivas (seguridad ante el crimen y accidentalidad) y ambientales (clima, topografía y distancia) a medida que aumenta el tiempo y la frecuencia de uso.

Sin embargo, se mantiene con un puntaje alto la percepción de peligro en cuanto a la seguridad vial, dado el incumplimiento de la normatividad por parte de los actores viales.

Las barreras estructurales adquieren mayor relevancia para ellas, debido a la necesidad de estacionamientos seguros, duchas, vestidores y una mejor infraestructura ciclista.

Además, en este grupo, sobresalen barreras sociales relacionadas con el acoso y el comportamiento hostil hacia los ciclistas, situación que preocupa, dado el irrespeto y “lucha por el espacio” que se vive a diario en las calles. Adicionalmente, la existencia de prejuicios hacia la mujer que usa la bicicleta, las sitúa como víctimas de actos machistas.

### *Motivaciones*

Se analizan 18 factores de “motivación” entre los cuales se destacan:

Para el grupo “no usuarias”, la responsabilidad por el cuidado del medio ambiente, es una de las principales razones que incentivan a usar la bicicleta, seguida por los beneficios (ahorro de dinero y eficiencia), y motivaciones subjetivas (diversión, satisfacción, estado de ánimo, comodidad). Así mismo, quienes están más dispuestas a usar bicicleta, manifiestan el deseo de un sistema de préstamo en la Universidad.

Por su parte para las “bici-usuarias”, la valoración total de las motivaciones es mucho más positiva en la gran mayoría de aspectos,

indicando que dada su experiencia sobre la bicicleta, es evidente que los beneficios son más notorios. El ahorro de dinero es la mayor ventaja además de factores relacionados con la imagen positiva de la bicicleta (diversión, confort, satisfacción)

	NO USO	USO
BARRERAS	3,54	3,37
MOTIVACIONES	4,1	4,47

Tabla 1 – Comparación promedios barreras y motivaciones por grupos

que obtienen una gran relevancia dentro de este grupo de estudiantes.

Comparando los puntajes totales dados por ambos grupos, es posible observar que frente a las barreras, quienes no son usuarias de la bicicleta, presentan mayor resistencia a los temores mencionados anteriormente que quienes ya lo son, lo que a su vez cambia respecto a las motivaciones, siendo las “bici-usuarias”, quienes gracias a su experiencia, pueden percibir directamente sus beneficios.

## **CONCLUSIONES**



Esta investigación, además de identificar los factores que afectan el uso, brindó un marco general para la acción y el trabajo, frente a disminución de las principales barreras y el aprovechamiento de aquellas motivaciones con las cuales se podría incentivar aún más el empleo de esta alternativa.

Un elemento clave para ayudar en la promoción de esta opción de transporte en la mujer y la sociedad en general, es el papel que juegan las Universidades en el fomento de la bicicleta, en especial de la población estudiantil, con el fin de mejorar su movilidad, facilitar su inserción a la actividad física, generar hábitos de vida saludables e involucrarla activamente en el cuidado del medio ambiente.

A raíz de lo anterior, se deriva un marco general propositivo que reúne la participación de la mujer y el papel de las universidades, para ayudar a generar políticas incluyentes, protectoras de los ciclistas, que aumenten y mejoren las condiciones para el ciclismo

urbano, lo cual trae consigo los beneficios sociales, ambientales, económicos y de salud, a nivel individual y para la sociedad en general.

Teniendo en cuenta el enfoque de género; se evidencia además, la necesidad de incrementar acciones pedagógicas para: la cultura ciudadana, sensibilización frente al acoso, respeto por la normatividad y la implementación de la Ley 1811, aumentar, conectar y dar mantenimiento a la infraestructura ciclista así como desarrollar el sistema público de bicicletas en la ciudad.

En cuanto a la Universidad Distrital, además de brindar condiciones seguras y amplia disponibilidad de estacionamientos, su rol consistiría en crear incentivos a quien utilice la bicicleta, liderar procesos de formación, investigación y formulación de programas para el fomento del uso de la misma por parte de la comunidad universitaria y la ciudad, incluyendo el estudio e implementación un sistema de

préstamo principalmente a estudiantes que no poseen bicicleta.

Finalmente, este trabajo exalta a aquellas mujeres que a diario se enfrentan a las múltiples barreras mencionadas, pero que a pesar de estas deciden salir a pedalear con autonomía y fortaleza por la ciudad; así mismo, invita a quienes aún no han probado esta alternativa de transporte, a experimentar y vivenciar directamente los beneficios individuales y colectivos que trae consigo el ciclismo urbano, siendo este para ellas una oportunidad de: incluir en su rutina hábitos y estilos de vida saludables, aportar al cuidado del medio ambiente y conseguir independencia en su modo de transporte, lo cual se traduce en libertad.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

**BID. (2015).** *Ciclo-inclusión en América*

*Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta.* <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

**Garrard, J., Handy, S., & Dill, J. (2012).**

*Women and cycling.* En City cycling (pp. 211–234). London. <http://doi.org/10.1080/01441647.2013.782592>

doi.org/10.1080/01441647.2013.782592

2

**Gatersleben, B., & Appleton, K. M.**

**(2007).** *Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change.* Transportation Research Part A: Policy and Practice, 41(4), 302–312. <http://doi.org/10.1016/j.trra.2006.09.002>

**Guerrero, J. A. (2015).** *Reconstrucción*

*Histórica del Papel de la Mujer en la Universidad Distrital en los Últimos 20 Años.*

**Heesch, K. C., Sahlqvist, S., & Garrard, J.**

**(2012).** *Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints.*

International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 9.



<http://doi.org/10.1186/1479-5868-9-106>

152.

**Krizek, K. J., Johnson, P. J., & Tilahun, N.**

**(s. f.).** *Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences.*

**Lusk, A. C., Wen, X., & Zhou, L. (2014).**

*Gender and used/preferred differences of bicycle routes, parking, intersection signals, and bicycle type: Professional middle class preferences in Hangzhou, China.* Journal of Transport and Health, 1 (2), 124–133. <http://doi.org/10.1016/j.jth.2014.04.001>

**Morales, I., & Morales, F. J. (2011).** *La*

*Utilización de la Bicicleta entre el Alumnado Universitario.*

**Oficina Asesora de Planeación y Control.**

**(2015a).** *El Plan Maestro de Desarrollo Físico Universidad Distrital.*

**Oficina Asesora de Planeación y Control.**

**(2015b).** *Universidad Visible: Universidad y Ciudad.*

**Silvente, A. (2007).** *Bicicleta y movilidad*

*sostenible.* Desarrollo Sostenible, 127–

**Zheuthin, P. (2006).** *Annie Londonderry -*

*Bicycle and the Women's Suffragette*

*Movement of the 1890s.* Recuperado de

<http://www.annielondonderry.com/womenWheels.html>